

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota Malang merupakan kota terbesar kedua di Jawa Timur setelah Surabaya. Selain itu Kota Malang terkenal dengan semboyan Tri Bina Citra yaitu sebagai Kota Pendidikan, kota industry dan kota pariwisata yang mencerminkan profil potensi ekonomi Kota Malang. Kota Malang yang beribu kota di Klojen memiliki luas 110 km² yang terbagi 57 kelurahan atau desa dan 5 kecamatan. Jumlah penduduk Kota Malang pada periode Februari 2014 adalah mencapai 873.716 jiwa (Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kota Malang)

Angkutan umum di Kota Malang yang biasa disebut angkutan kota atau angkot adalah salah satu sarana transportasi yang digunakan untuk melayani aktifitas masyarakat di Kota Malang. Angkot menjadi urat peredaran ekonomi di Kota Malang, namun saat ini angkot semakin sepi penumpang karena masyarakat banyak menggunakan kendaraan pribadi dari pada angkutan kota. Terdapat sekitar 25 trayek angkutan umum di Kota Malang. Angkot di Kota Malang memiliki ciri khas unik sebagai penanda keberadaan jalur angkot tersebut, rute angkot ditunjukkan dengan akronim yang terdapat dibagian depan mobil seperti pada trayek ADL yang melayani rute Arjosari – Dinoyo – Landungsari. Sejak penyesuaian subsidi BBM tanggal 24 januari 2015 tarif angkutan umum di Kota Malang ini sebesar Rp 3.500 untuk umum dan Rp 2.000 untuk pelajar, akan tetapi

masih saja ada oknum supir angkot yang melakukan penyimpangan tarif yaitu sebesar Rp 4.000 untuk umum antar terminal karena pertimbangan jarak.

Aangkutan umum penumpang (AUP) trayek ADL (Arjosari-Dinoyo-Landungsari) adalah angkutan Kota Malang yang beroperasai melayani penumpang dari terminal Arjosari ke terminal Landungsari ataupun sebaliknya. Panjang rute AUP trayek ADL yaitu $\pm 14,5$ km dengan Jumlah total armada sebesar 118 kendaraan. AUP trayek ADL beroperasi rata-rata 2 pulang pergi (pp) atau 4 rit perjalanan setiap harinya. Setiap kali berangkat angkot jalur ADL mengangkut rata-rata 11 penumpang, namun fakta dilapangan sebuah armada AUP dapat dipaksa memuat 15 orang penumpang pada jam-jam sibuk, sedangkan pada jam-jam non sibuk AUP trayek ADL mengangkut rata-rata 4 penumpang. Waktu tunggu penumpang angkot trayek ADL $\pm 1 - 3$ menit, hal ini dapat berindikasi apakah jumlah armada yang berlebihan sehingga waktu tunggu penumpang tidak terlalu lama ataukah jumlah penumpang terbilang banyak sehingga tidak sebanding dengan kebutuhan armada yang ada. Waktu yang ditempuh AUP trayek ADL ± 1 jam dan selisih waktu antara kendaraan 1 sampai 3 menit.

Dari permasalahan yang diurai diatas, perlu diadakan studi evaluasi kebutuhan jumlah armada angkutan umum penumpang trayek ADL dengan mempertimbangkan produktivitas angkutan umum penumpang dan parameter kinerja yaitu load faktor, frekuensi, headway dan kecepatan tempuh.

1.2 Identifikasi Masalah

1. Angkutan umum penumpang yang ditinggalkan penumpang yang beralih menggunakan kendaraan pribadi.
2. Adanya overload atau kelebihan penumpang pada AUP trayek ADL
3. Waktu tunggu penumpang $\pm 1 - 3$ menit.
4. Waktu tempuh angkutan umum penumpang rute Arjosari-Dinoyo-Landungsari rata-rata 1 jam dengan jarak tempuh $\pm 14,5$ km.
5. Angkutan umum penumpang rute Arjosari-Dinoyo-Landungsari beroperasi rata-rata 2 pulang pergi (pp) atau 4 rit setiap harinya.

1.3 Rumusan Masalah

1. Bagaimana kinerja angkutan umum penumpang trayek ADL di Kota Malang pada kondisi saat ini (2015) ?
2. Bagaimana produktivitas angkutan umum penumpang trayek ADL di Kota Malang pada kondisi saat ini (2015) ?
3. Berapa kebutuhan jumlah armada yang optimal pada angkutan umum penumpang trayek ADL di Kota Malang saat ini (2015) ?

1.4 Batasan Masalah

1. Tidak membahas pendapatan supir maupun operator angkot.
2. Tidak mengestimasi biaya operasional kendaraan (BOK) dan tariff angkutan.
3. Tidak membahas pelayanan terhadap tingkat kepuasan penumpang
4. Tidak membahas perilaku pengemudi, dampak sosial dan aspek lalu lintas.

5. Tidak memperhitungkan tingkat pertumbuhan ekonomi masyarakat.

1.5 Tujuan Studi

1. Untuk mengetahui kinerja angkutan umum penumpang trayek ADL di Kota Malang pada kondisi saat ini (2015) ?
2. Untuk mengetahui produktivitas angkutan umum penumpang trayek ADL di Kota Malang pada kondisi saat ini (2015) ?
3. Untuk mengetahui kebutuhan jumlah armada yang optimal pada angkutan umum penumpang trayek ADL di Kota Malang saat ini (2015) ?

3.3 Manfaat Studi

Manfaat studi ini diharapkan dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan dan masukan bagi instansi terkait untuk memperbaiki pelayanan angkutan umum penumpang Kota Malang.